

令和5年9月定例会 県土整備委員会（付託）

令和5年9月29日（金）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

山西委員長

ただいまから県土整備委員会を開会いたします。（10時32分）

直ちに議事に入ります。

これより県土整備部関係の審査を行います。

県土整備部関係の付託議案については、さきの委員会において説明を聴取したところですが、この際、理事者側から報告事項があればこれを受けることにいたします。

【報告事項】

- 第2次徳島県自転車活用推進計画（案）について（資料1、資料2）
- 令和5年度指定管理者の応募状況について（資料3）
- 鳴門・大塚スポーツパーク駐車場の利用制限について

松野県土整備部長

3点御報告をさせていただきます。

資料その1を御覧ください。

第1点目は、第2次徳島県自転車活用推進計画（案）についてでございます。

先の6月定例会で御報告させていただいた計画素案について、去る7月11日から8月9日にかけて実施したパブリックコメントや、徳島県自転車活用検討委員会での御意見を踏まえ、計画案として取りまとめました。

今議会での御論議を経て、速やかに計画の策定、公表をしたいと考えております。

資料その3を御覧ください。

第2点目は、令和5年度指定管理者の応募状況についてでございます。

県土整備部におきましては、徳島県月見が丘海浜公園、旧吉野川流域下水道の2施設について、7月26日から県のホームページで募集概要を公表するとともに、希望者に対しては募集要項等の配布を行い、8月下旬に現地説明会を開催するなど、指定管理者の公募に必要な手続を順次進めてまいりました。

申請書類の受付期間である9月25日までに、徳島県月見が丘海浜公園につきましては2団体、旧吉野川流域下水道につきましては1団体の申請がございました。

今後、指定管理候補者選定委員会における審査を経て、11月定例会において指定管理者の指定議案を御審議いただき、指定管理者を決定したいと考えております。

第3点目は、資料はございませんが、鳴門大塚スポーツパーク駐車場の利用制限についてでございます。

本定例会の補正予算を御審議いただいているものでございますが、オロナミンC球場のリニューアル工事に関しまして、秋季四国地区高等学校野球大会を終えたタイミングで現球場の解体工事に着手する予定でございます。それに先立ちまして、準備がございまして、来る10月16日から令和8年度の工事完成までの間、野球場西側に隣接する第1駐車場

の利用を制限いたします。

今後、関係団体や利用者の皆様への周知とともに、公園内の安全確保により一層努めてまいります。

報告事項は以上でございます。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

山西委員長

以上で報告は終わりました。

これより質疑に入ります。

それでは、質疑をどうぞ。

原委員

私からは、道路の維持管理、特に除草についてお伺いしたいと思います。

先日の経済委員会で各委員から除草に関する質問、要望がございました。

特に、我が会派の北島委員から草刈りに関して土ごと取り除くなどやり方を工夫すべきとの意見があったところですが、私も全く同感でありまして、私の地元である鳴門市周辺の県道においても、お盆前に草を刈っていただいた後もすぐに草が生えてくるという状況があちこちで見受けられております。

今年は記録的な猛暑が続き、現在も厳しい残暑で9月中旬としては異例の暑さとなるなど、その影響もあってか今年は草の伸び方も異常な状況であったのではないかと考えられますが、土砂がたまっているから草が生えやすい状況になっているのも原因の一つではないかと思えます。

近年では労務単価や資機材燃料費等の高騰により、維持管理に掛かる費用も厳しい状況にあると思いますので、コストの縮減につながる工夫を凝らした取組が必要ではないかと考えますが、県のお考えをお聞かせ願いたいと思います。よろしくお願い致します。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま原委員より、道路の除草等維持管理に関する御質問を頂きました。

道路の維持管理につきましては、日常のパトロールや地元の皆様方からの情報提供を基に、優先順位を付けながら対応を図っているところでございます。

除草におきましては、建設企業への業務委託や道路作業班による直営作業等により対応いたしております。

内容は、おおむね盆前の7月から草の成長が止まる11月頃の時期に、業務委託による除草は年1回から2回、直営による除草は業務委託箇所以外の道路をおおむね年1回以上、草の繁茂状況や住民の皆様方からの要望等に応じまして実施しているところでございます。

委員からお話いただきました除草作業と土砂の除去を合わせた実施方法につきましては、これまでも人力による土砂の撤去や路面清掃車を使用するなど一部で実施しているところではありますが、草の繁茂が抑制され、維持管理コストの縮減につながる有効な方法であると考えられますことから、現場状況に応じまして取組を進めたいと考えております。

また、舗装修繕等につきましては、今9月議会におきまして補正予算を活用させていただくなど、安全の確保に資するものにつきましては、速やかな対応によりまして良好な維持管理に努めたいと考えてございます。

今後とも予算の確保に努めますとともに、常にコスト意識を持ちながらより効果的に取り組み、安全で円滑な交通の確保に努めてまいります。

#### 原委員

除草に関しては、限られた予算の中で工夫して取り組んでいただけるということは分かりました。

道路の維持管理につきましても、当然交通安全の観点からも非常に大切であるとともに、今後関西万博や令和9年度の大鳴門橋自転車道の開通を見越し、観光誘客にも影響があると思います。

道路を適切に維持管理し美しく保つことにより、徳島に来て本当によかったな、また来たいなと思っていただけるようなおもてなしにもつながると思いますので、御苦勞は多いかと思いますが引き続きしっかりと取り組んでいただけるよう要望をしておきます。よろしく願います。終わります。

#### 近藤委員

私からは、クルーズ船の誘致推進事業についてお伺いいたします。

先日テレビニュースで徳島市マリンピアにオーストラリア船籍のクルーズ船が寄港してかなり盛り上がっていた様子が放映をされておりました。

そこでお伺いします。現在までのクルーズ船の寄港回数と船籍が分かれば教えていただきたいです。

#### 村上港にぎわい振興室長

ただいま近藤委員より、今年度のクルーズ船の寄港状況について、現況の寄港回数、船籍等の御質問がございました。

クルーズ船の寄港によりまして、県内観光や物産品の販売をはじめとする観光消費の拡大、また輸送業、サービス業など関連産業への経済波及効果が期待され、港を通じた地域振興に大きな効果があると考えております。

本県におきましては、徳島県の魅力ある観光地を船社や旅行会社に紹介するポートセールス活動や、徳島の魅力を発信するおもてなしとして、入港歓迎イベントなどクルーズ船の誘致と受入れに取り組んできたところでございます。

新型コロナウイルスも少し影響が緩和されたことから、令和5年3月から国際クルーズ船の運航が再開されたことによりまして、本県でも3月にオランダ船籍船のウエステルダムの初寄港を皮切りにしまして令和5年度につきましては、中国籍船チャイナ・マーチャンツ・エデンが6月28日に初寄港しこれまで7回、それから8月12日に飛鳥Ⅱが寄港しております。さらに、先日の委員からお話がありました9月27日にオーストラリア船籍船のコーラルアドベンチャーが初寄港したところでございます。

なお、台風の影響によりまして8月のお盆時期に、にっぽん丸及び2回寄港予定してお

りましたイギリス籍船のダイヤモンドプリンセスが残念ながら寄港中止となったものの、今年度はこれまで9回の寄港によりまして、乗客乗員合わせ約7,000人をお迎えしているところでございます。

近藤委員

テレビで見る限り、船客の方がかなり盛り上がっていたと思うんですけども、県として具体的なおもてなしというのはどういうことをしたか教えていただけますでしょうか。

村上港にぎわい振興室長

先日のコーラルアドベンチャーでのおもてなしについての御質問でございます。

この9月27日に寄港いたしましたオーストラリア籍船のコーラルアドベンチャーにつきましては、乗客111名、うちオーストラリア人が8割を占め、ほとんどが欧米の方々でございました。

このコーラルアドベンチャーは本県初寄港であったことから、県及び徳島市の幹部によりまして歓迎式典を行い、船長をはじめ記念盾や花束の贈呈、それから県の伝統工芸品である遊山箱、藍染の額装品などを直接お渡しし、歓迎の意を伝えたとところでございます。

さらに、乗客の皆様に対しましては、岸壁におきましてすだちくんや和太鼓、それからスチールパンバンドの演奏によるお出迎えや阿波人形浄瑠璃のデモンストレーションを行ったほか、観光案内所の開設や藍染製品、すだち、わかめ、阿波晩茶など県産品の販売所を設置し、通訳ボランティアの皆様などの御協力を得ながら案内、販売などをしたところでございます。

また、観光バスツアーによりまして、午前中は渦の道、大塚国際美術館、午後になりますと松浦酒造での見学や四国霊場一番札所霊山寺から極楽寺までの霊場巡りなどを体験していただいたところでございます。

出港時には有名連によりまして阿波おどりによるお見送りを行い、乗客も一緒に輪になって踊っていただくなど、徳島を十二分に満喫していただき、船長からは徳島にまた来たいというコメントも頂いております。

近藤委員

本年度の残りのクルーズ船の寄港数と船籍が分かっていたら教えていただきたいのと、これまで何回かクルーズ船を迎えて、問題点とか今後新しい取組をしたいという部分があれば是非教えてもらえますでしょうか。

村上港にぎわい振興室長

今後の寄港予定、それから誘致に向けての課題や取組についての御質問でございます。

現時点で把握している今後の寄港の予定でございますけれども、10月3日をはじめ中国籍船のチャイナ・マーチャンツ・エデンが5回、それから10月24日、日本籍船になりますけれども飛鳥Ⅱ、それから12月20日ににっぽん丸が1回、合計7回予定しております、今年度全体では過去最高となる16回の寄港を予定しているところでございます。

今後クルーズ船寄港時のおもてなしの充実によりまして、寄港の定着化それからリピーターの確保につなげてまいるとともに、市町村と連携しまして上質で多様な寄港地観光を発掘するなど取組を広げ、それらを活用し本県の魅力を実際に体験していただくファミツアーや、関係者、一般の方を対象にしたクルーズセミナーの開催、クルーズ商談会への積極的な参加など、あらゆる機会を通じてポートセールスを行うことによりましてクルーズ船の更なる誘致に向けしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

乗客からは徳島のおもてなしとか非常に歓迎を頂いておるところでございます。一方で先ほど課題という話もございましたけれども、やはり大勢の方が一度に来たときの交通の確保が少し課題として考えられます。そういった点もポートセールスの中で対象船舶の徳島県のキャパシティーはこのぐらいという情報とか、徳島ならではの売りを積極的に相手の船社の意向とのマッチングをしながらポートセールスというのも行ってまいりたいと考えております。

#### 近藤委員

徳島県としてはまだまだインバウンド客の取り込みが少ない寂しい状況が続いておりますので、是非クルーズ船の寄港数を増やすように旅行代理店への働き掛けをしてもらい、リピーター客の確保をお願いして質問を終わります。

#### 岡田（晋）委員

指定管理者更新における応募状況ということで、月見が丘海浜公園について申請団体が二つありました。

その指定管理に係る指定管理料の推移、その2者の金額が分かれば教えてほしいんですけど、それが前回の指定管理からどう対比されているかというのを教えてください。

#### 谷川都市計画課長

ただいま岡田委員から、指定管理料のことについての御質問がございました。

月見が丘海浜公園につきましては、県の基本方針といたしまして、令和6年度におきまして来年度以降の分の指定管理料として、現在高騰している光熱費を加味しまして、過去5年間の使用量及び単価の実績を基にその光熱費の単価の変動分を加味して設定しております。

これまで上限設定額としましては、現在指定管理をしております指定管理者に対しては5,197万1,000円で指定管理料として設けておりますが、令和6年度に関してはその分に約260万円増額をいたしまして5,457万1,000円で上限額を設定して公募を掛けております。

令和7年度以降につきましては、また光熱費等の物価高騰状況を踏まえまして甲乙協議をして決定をしてまいりたいと考えております。そうしたことから、令和7年度以降については現在上限を設定しております5,197万1,000円で契約をすると、今公募を掛けている状況でございます。

#### 岡田（晋）委員

やはり指定管理は経費の削減を考えていくということも観点に入れて、本当にこの施設

を管理する上でこれだけの金額が要するというを算定なさってやっていただきたいと思います。それは要望としておきます。

河川整備課にお聞きします。9月22日に行いました飯尾川の浸水対策についての私の一般質問において、依然として改修が進まない問題点を具体的にお聞きしたかったのですが、時間の関係上できませんでした。そのため本委員会で質問することといたします。

徳島県管理の一級河川吉野川水系飯尾川は、台風や大雨のときには流入する支川の水を合わせると本河川の流下能力をはるかに超えており、これまで度々浸水被害が発生し早急な対策が必要となっております。

県が作成した吉野川水系飯尾川洪水浸水想定区域図の想定最大規模によりますと、浸水面積は3,693ヘクタール、浸水世帯数は床上1万538世帯、床下6,071世帯の計1万6,609世帯と想定されております。

そこで、県で把握している今までにあった大雨や台風時における飯尾川の浸水被害はどのようなものであったのでしょうか。

また、その浸水被害を最小限にとどめ県民の生活を守るため、県としてどのような対策に取り組んでいるのでしょうか。

この質問に当たって、飯尾川改修の起点である吉野川市鴨島町敷地に架かる鳥正橋から石井町の立石橋までの間を、飯尾川の事情に詳しい方と現地調査を行い、改修が進まないいろいろな問題と対策についてお聞きしました。

以前から麻名用水堰の撤去問題がネックとなっておりますが、堰撤去ありきの考えについても再考する必要があると考えます。

堰下流にある野上橋下流の飯尾川放水路の入口にある麻名用水掛樋も洪水時には流れを阻害し飯尾川放水路の機能が十分に果たせていないのではないかと私は思っています。

現計画のポンプアップによる取水については覚書があるとお聞きしておりますが、その覚書が事業推進の妨げになっていると思われまますので、現堰の維持管理をされている麻名用土地改良区と石井町、そして吉野川市とも一から計画を見直すようグレートリセットで臨むよう要望します。このことについては、市町と麻名用水からお聞きしていることでもあります。

現在飯尾川を改修するために必要な用地取得については、吉野川市の森山小学校北側のひょうたん橋まで進んでいるとお聞きしました。しかしその上流にある鴨島駅から呉郷団地への道路に架かる飯尾新橋付近については、特に川幅が狭いため竹が生い茂るとともに倒竹し川の流れを阻害している状況であります。

そういった場所の日常管理が行いやすいよう、必要に応じた用地取得をし、改修工事を待つことなく貯留容量を確保するなどの浸水対策を考えていただけたらと思います。

私が市議の時、県河川整備課にお聞きしたことですが、飯尾川改修は鴨島町にある西麻植下浦線に架かる鳥正橋からスタートしているので、下流からばかりでなく上流部の用地取得要望などを市から出していただくのは全く問題ありませんとのことであったので、市議会において要望しました。

国土強靱化5か年加速化対策流域治水としての自然防災の取組を加速するため、飯尾川浸水対策についてお聞きします。1、大雨や台風時の浸水被害の状況、2、県として取り組んでいること、3、改修が進まない問題点は何か、4、用地の先行取得について、以上

4点お聞きしたいと思います。

披田河川整備課長

今、岡田委員から4点、飯尾川についての御質問を頂きました。

まず、大雨や台風時の浸水被害の状況からお答えさせていただきます。

近年の吉野川市から徳島市に至る飯尾川流域で生じた水害としましては、平成16年の台風23号や平成26年の台風11号などがございます。

こうした水害につきましては、被害状況などについて現地調査を実施しておりまして、平成16年の台風23号では、床上床下浸水家屋合わせて1,305戸、平成26年の台風11号では同じく253戸を確認してございます。

このような浸水被害の軽減を図るため、河道拡幅をはじめとする河川改修を進めているところでございます。

続きまして2点目の県として取り組んでいることについてお答えさせていただきます。

飯尾川流域における浸水被害の軽減を図るため、上下流バランスを考慮しながら下流から順次氾濫を防ぐ河道改修を進めてきております。

下流域の徳島市では、国による排水能力毎秒20トンのポンプを有する角ノ瀬排水機場の新設、県による飯尾川第2樋門の改築及び石井町との境界付近までの河道拡幅などを集中して実施したことによりまして、平成25年11月に徳島市と石井町との境にある加減堰の右岸を撤去いたしました。

中流域の石井町では、加減堰から上流の檜瀬橋までは橋りょう架替工事や加減堰右岸撤去前の流下能力を考慮した河道掘削を完了しております。

また、即効性が高い河道掘削や樹木伐採も進めておりまして、今年度も石井町役場北側の南島付近や飯尾川放水路との分流部付近において実施してまいります。

3点目の、改修が進まない問題点は何かという御質問ですが、飯尾川におきましては洪水の流れを阻害する橋りょうや堰などの横断工作物が多数設置されておりました。

これまでに徳島市と石井町との境にある加減堰の右岸撤去をはじめ、例えば石井町内におきましては、加減堰から檜瀬橋の間にある9橋の橋りょう架替工事などを実施してまいりました。

現在のところ、石井町と吉野川市との境に石積みの農業用固定堰麻名用水堰が設置されており、その撤去が長年の課題として残されておるところです。

この麻名用水堰の撤去につきましては、当時の地元の町長とも調整した上でポンプ設備案を地元の方々にお示ししてきたところではあるのですが、用水の安定した取水量の確保や地下水の影響に関しまして、最終調整がまだ整っていない状況でありまして、引き続き合意形成を図るよう取り組む必要があると考えております。

その際、飯尾川改修期成会勉強会での最近の地元市町の考えも伺いつつ進めていきたいと考えております。

また、この勉強会の開催頻度についても地元市町の意向を踏まえ考えてまいります。

続きまして、用地の先行取得についてでございます。

飯尾川の上流域氾濫につきまして、ひょうたん橋より下流側について用地取得を進めていますが、それから上流について川幅が狭く、竹が倒れ川の流れを阻害しているため、先

に用地取得して日常管理できないかとのお話でございます。

ひょうたん橋下流は一部用地取得が滞っており、また麻名用水堰の撤去に向けての合意形成に至っておらず、結果として河川改修がほとんど進んでいないことから、上流での現川幅を超えて樹木伐採を行うことにつきましては、現状の氾濫形態を変え下流域の浸水被害を増大させるおそれがあると考えておることから、慎重な対応が必要と考えております。

岡田（晋）委員

とにかく、事業がストップしている状態を打破するため、一日でも早く事業主体である徳島県が関係市町と麻名用土地改良区、そして流域住民の皆さんの御意見もお聞きし、現計画に固着することなくグレートリセットで臨んでいただきたいと思います。

協議の進捗については、次回の委員会でお聞きすることといたします。よろしくお聞きします。

次に、道路整備課にお聞きします。

今9月議会の報告第4号、損害賠償道路事故の額の決定及び和解に係る専決処分の報告11件についてですが、賠償金額が6,000円から23万8,000円と相当開きが見受けられます。それらの道路事故について原因と詳細内容、そして賠償内容についてお聞きしたいと思います。

杉本道路整備課長

ただいま岡田委員から、道路の管理瑕疵における損害賠償について御質問を頂きました。

本議会に御報告させていただいております11件の事案につきましては、令和5年4月から同年6月にかけて発生したものでございまして、その損害賠償は11件合わせて約58万円となっております。

事故内容につきましては、グレーチングの蓋の不具合によるものが1件、落石によるものが2件、道路の陥没、穴ぼこによるものが8件でございます。

いずれも車体のドアやタイヤなどを損傷し、最大で23万8,000円を支払ったものでございます。

岡田（晋）委員

6月議会での報告は落石が主原因でしたが、今回の事故報告は道路の舗装の穴あきの原因が多くを占めているとのこと。

再度申し上げますが、日々の点検において不備を見付け事故が発生しないよう速やかに補修修繕することが大事だと思います。

以前は直営で点検と簡易な補修をやられていたと思います。現在3事務所において外部委託をなされており、小回りが利かなく、とても不便になっているかと思えます。

私たちが県民の皆さんから、ちょっとした穴埋めや不良箇所をお聞きし、改善を県の担当者にお聞きしても委託業者は受け持ちの路線数が多く、パトロールは週1回も行われていないところもあります。

その間に不良箇所が拡大し、大事故につながりかねません。

今回の報告は、正にそれを予告しているように思います。道路事情に詳しい再任用職員や定年延長で人材の活用場として小回りが利く県直営に戻してはどうでしょうか。

そして、即対応ができる体制をとり、事故を未然に防ぐ努力が必要と思います。

どうされるか、具体的な対応について見解をお聞かせください。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田委員より、道路の補修や修繕に即対応できる体制が必要ではとの御質問を頂いております。

県では、道路の異常等に対して適切な措置を講じ、管理上必要な情報を収集することにより、道路を常に良好に保つよう213路線2,200キロメートルの県管理道路に対し、おおむね週1回以上の頻度で道路パトロールを行いますとともに、豪雨や地震時には非常時パトロールを実施しておるところでございます。

これによりまして、路面の段差や陥没、側溝の排水不良、危険箇所を発見した場合、事故を未然に防ぐため速やかに補修や修繕、応急措置を行うなど道路交通の安全確保に努めているところでございます。

具体的などころを申し上げますと、県下の道路の補修や修繕は限りある県予算の中で、その規模や緊急度に応じまして工事発注、それから業務の外部委託、覚書等によります路線管理企業への作業依頼のほか、道路作業班、維持管理担当職員等、庁舎の事情に応じた手法を採用いたしまして、臨機の対応により速やかに実施しているところでございます。今後とも、安全・安心な道路環境を確保するため迅速かつ適切な道路の維持管理に努めてまいります。

岡田（晋）委員

以前の直営体制に逆戻りするようなことを質問したのだけど、答えてくれていないのでまた次回聞いていきます。

いろいろと御検討いただき、道路事故の報告が少なくなるように、そして危険のない安全な県道の管理についてたゆみない努力をお願いします。

次に、道路・河川修繕費の予算増額の獲得要望についてです。

私も、今議会の一般質問で要望しましたが、一昨日の経済委員会においても3名の委員の方から道路の車道境界ブロック沿いの土砂の堆積や草木の繁茂は見苦しい、徳島県を訪れる方々へ、おもてなしどころか徳島県の印象を悪くするとの指摘、そして対策の実施が要望されました。まるで、県土整備委員会の議論のようでした。

県民の生活に密着した道路・河川の維持修繕予算が少ないためにそうなっている。県予算の使い道として最優先すべきとの御指摘もされてきました。

今後の補正予算や令和6年度の予算要求で県民要望に見合うだけの見積額を計上していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま岡田委員より、道路維持修繕の予算確保についての御質問を頂いております。

道路の維持修繕につきましては、これまでも安全・安心な道路環境を確保するため、限られた予算の中で順次取り組んでいるところでございます。

近年多様化する行政ニーズに可能な限り応えられるよう進めていく必要があります。

労務単価それから燃料費等の高騰によりまして、維持管理に係る費用も以前より増加していることもあります。

本県の限られた予算規模の中でこれまで以上にDXを活用するなど、維持管理コストの縮減につながるよう知恵を絞りながら、必要な予算の確保に努めてまいります。

#### 披田河川整備課長

河川についてもお問合せがありましたので、河川からもお答えさせていただきます。

道路と重なるところもあるのですが、河川の維持修繕につきましても安全・安心な河川環境を確保するため施設の点検や修繕、除草や河道掘削など限られた予算の中で順次取り組んでいるところでございます。

しかし、近年多様化する行政ニーズにできる限り応えられるよう進めていく必要がある一方、先ほどと同じように労務単価と維持管理に係る費用も以前から増加していることもあり、限られた予算規模の中で維持管理コストの縮減につながるよう、これまで以上に予防保全型の施設修繕をはじめ、知恵を絞りながら必要な予算確保に努めてまいりたいと考えております。

#### 岡田（晋）委員

どちらとも予算計上については、今年度と同額というのではなくて要望に応えられるだけの金額を要望していただかないことには財政課は予算を付けてくれません。是非、それをお願いしたいと思います。私たちも財政をつかさどる部署にも要望してまいります。

とにかく予算増額要望をしていただき、県民の皆さんの生活に密着した道路河川の安全確保をより速いペースで行っていただくことをお願いいたします。

次に、運輸政策課にお聞きします。

6月議会で要望いたしましたケンチョピアの継続に関して、利用者の満足度を高めて誇れるヨットハーバーにしてほしい。全国でも珍しい県庁前のヨットハーバーを徳島の売りにして、使用料が高くなってもかまわないので、せめて手足を洗う水道を北側に設置してほしい旨要望しました。その後の検討の結果を教えてください。

#### 原田運輸政策課長

ただいま岡田委員より、ケンチョピアの北側に手足を洗う水道を設置してほしいという御質問を頂きました。

去る6月定例会の付託の県土整備委員会におきまして、岡田委員からケンチョピアの料金が高くなってもかまわないので、手足を洗う水道を付けてほしいといった御要望を頂いたところでございます。

ケンチョピアにつきましては、恒久的なマリーナ施設ではなくて、暫定的な係留施設である小型船舶用ハッチとして位置付けさせていただいていることから、津波等による船舶の流出を防ぐ係船環に限定いたしまして整備を行っている状況でございます。

また、ケンチョピア北側の新町川の左岸側につきましては、中洲緑地港公園ということで整備を行っておりまして、公園利用者の休憩施設として男女別のトイレや多目的トイレに加えまして洗面台を3基設置しているところがございますので、手洗いの場合につきましては、そちらを御利用いただきたいと思いますと考えております。

#### 岡田（晋）委員

事情は理解いたしました。暫定的なヨットハーバーであるケンチョピアということを広く知らせていただきたいと思います。

次に、次世代交通課にお聞きします。

今議会の私の一般質問で、駅へのトイレ設置について県に設置を求めました。

特に、県立学校の生徒が通学に利用する県内の駅で、トイレのない鳴門線の撫養駅、徳島線の阿波川島駅、学駅、辻駅、土讃線の箸蔵駅、牟岐線の中田駅の6駅についてです。

答弁では、少しでも利用しやすい環境となるよう今後も沿線市町と連携を図りながら地域の乗り継ぎ拠点となる駅の利用環境整備に取り組んでまいりますとのことでした。

県が設置し、市町が管理するのが一番ですが、県としてトイレのない6駅のある市町に働き掛け、連携を図り、計画的に設置を進めていただきたいと思いますのですが、どうでしょうか。

#### 脇谷次世代交通課長

岡田委員から駅のトイレについての御質問でございます。

JR四国におきましては、御承知のように大変厳しい状況が続いておりまして、中期の経営計画に基づき、乗車券の販売対策の見直しであるとか、列車運行の効率化などといった事業の改善を進めているところでございます。

そういった中、駅のトイレにつきましてもJR四国では、車両内へのトイレ改修を進めることで利用者の利便性維持を図りながら、国鉄時代から50年以上を経過しているような老朽化した施設であるトイレを撤去する方向で現在進めているところでございます。

一方、駅のトイレにつきましては、高校生をはじめ駅の利用者以外の方、近隣住民の方の利用も想定されることから、市町村が公衆トイレとして設置すべきものと考えているところでございます。

そこで、県では交通利用者や沿線市町村が実施するバス停あるいは駅における公共交通システムの利用改善に要する経費に対しまして、補助をする支援制度を持っております。これまでも公共交通マップの作成や、バス停における案内板や待合所の整備、駅における駐輪場、トイレの整備などに活用いただいております。今年度は三好市における三縄駅や、小松島市の南小松島駅でこの制度を御活用いただいているところでございます。

今後も利用しやすい環境整備についてはしっかりと続けてまいりたいと考えておるところでございます。

#### 岡田（晋）委員

これ結構反響が多いんですね。私が一般質問した次の日の朝7時に電話が掛かってきました。県西部のある宮司さんから、本当にいい質問だと、みんな困っているから災害時に

関しても是非ともそれを設置してもらってくださいというようなことを言われました。

やはりそれに関わって、いろんなどころから問合せがあると思うので、来年度に向けては予算の要求、それを従来の予算ではなくて、要求があるということでちょっと見積りを増やしていただきたいと思います。

そして一日でも早く交通弱者の生徒さんたちのために駅へのトイレ設置を市町とともに実施していただきたいと思います。

この内容は、本当は広域行政を担う県ということで位置付けてされてもいいのですが、とにかくそういう形でよろしく願います。これで、私の質疑は終わります。

#### 古川委員

事前の委員会でも聞いたのですが、今回の補正予算に上がっているスーパーヨットの誘致の事業について、事前のときよりも詳しくこのスーパーヨットの誘致についての経緯、新聞とかで徳島県に依頼があったという報道は見ていますけども、そういう経緯、また、瀬戸内地域でのスーパーヨットの現状、また、これが誘致できた場合の効果や期待できる点、そして課題、どのような準備とか施設が必要なのか、工事が必要なのか、また、どれぐらいの経費が掛かるのか。そのあたり総合的なところを今回の予算で調査をしたいということだと思っておりますけれども、今、分かっている範囲で教えていただきたいと思っております。

#### 原田運輸政策課長

ただいま古川委員より、スーパーヨットの誘致に関しまして、何点か御質問を頂いております。

まず、スーパーヨットの誘致に向けました経緯と言いますか、背景、目的等についてのお答えをさせていただきます。

スーパーヨットは、外国人富裕層など個人が所有する全長24メートル以上の大型クルーザーで、誘致によりまして食事や観光、お土産物等の購入と、船内で料理する食材の調達、船のメンテナンスや給油など、港を通じた地域振興に大きな効果があると考えております。

背景でございますが、去る6月14日にスーパーヨットの関連事業者でありますSYLジャパン株式会社の稲葉社長が知事と面会をいたしまして、稲葉社長から、瀬戸内海は世界有数のクルージングスポットであり、受入可能な施設があれば船が来て経済効果があるということで、徳島県と一緒に進めていきたいといった御提案を受けました。

知事からは、徳島が受入可能な環境の整備をやっていきたい。それから、クルーズ船とは違った経済効果が生まれて観光ビッグバンの起爆剤になるといった御発言があったところでございます。

その面会后、徳島小松島港のマリンピア沖洲、万代地区等を海から視察いただきまして、稲葉社長からは、マリンピアの現状施設を活用して近々テストの寄港をしたいといった前向きな発言を頂いたところでございます。

その後、テスト寄港に向けた調整を進めまして、この度去る9月15日に徳島小松島港のマリンピア沖洲におきまして、本県初となるスーパーヨットのテスト寄港を実現したとこ

ろでございます。

加えまして、スーパーヨットの状況ということで、例えばスーパーヨットの保有状況、あと日本への寄港実績でございますけれども、一般社団法人スーパーヨット誘致会議日本によりますと、世界におけます保有台数は2018年に9,395隻ということになっております。

また、SYLジャパンの聞き取りでは、西日本におきましては、瀬戸内海のクルーズが今人気があるということで、例えば兵庫県とか、岡山県、広島県、愛媛県などで寄港実績があると聞いております。

今後は、寄港実績がある瀬戸内海の自治体と連携をして情報共有を進めてまいりたいと考えております。

経済効果についてでございますが、一般的には入港料でありますとか、岸壁使用料、水、電気、油の消費、ゲストの食事や観光、土産物の購入、食料調達、船舶用品のメンテナンス、それから、空港、ビジネスジェットの利用、ということが言われております。

さらには、今回徳島に来ていただけるということになれば、徳島小松島港の知名度が向上いたしまして世界で認知されるといったこと、それから、訪れていただいたオーナーやクルーなどにより、情報発信、宣伝効果など、様々な効果が見込まれているところでございます。

また、一般社団法人スーパーヨット誘致会議日本によりますと、1隻当たりの経済効果として1か月の支出が2,000万円から1億3,000万円とも言われているところであり、我々としたしましては、今議会でも提案させていただいておりますスーパーヨットの誘致推進事業を提案しておりますので、これで寄港による経済効果とか、そういった需要の調査を実施してまいりたいと考えております。

この誘致に向けまして今後の課題といった御質問を頂いております。

今回9月15日にテスト寄港していただきまして、スーパーヨット側から様々な意見を頂いております。

マリンピア沖洲につきましては、市の中心部に近く非常にポテンシャルがある、現状施設の浮棧橋で寄港が十分に可能であるといった意見に加えて、一部施設が老朽化しているとか、あと高圧電源施設があれば長期間の停泊が可能といった御提案もございまして、寄港地としても今後の可能性があると考えております。

今議会で提案しているスーパーヨット誘致推進事業におきまして、今後の経済効果とか需要を調査いたしまして、この度のテスト寄港で明らかとなった受入環境における改善点を精査し、テスト寄港を積み重ね、港の関係者とともに本格的な誘致ができるようにしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

古川委員

大分よく分かりました。

スーパーヨットはかなりの富裕層が所有しているものだと思うので、寄港してもらって何日間か停泊している中で、クルーも結構人数がいるように聞いておりますし、それなりに経済効果はあるのかなと話を聞いて感じております。

テスト寄港をしたということなので、今の状況でも可能であるならそんなにお金も掛か

らないのかなという気もしますし、高圧電源の設備とかも必要で、老朽化をどこまで直すかという問題はあるのでしょうけど。航路を浚<sup>しゅんせつ</sup>渌して確保しなければいけないとなるとかなりの大きな事業になるのかなという感じもしていますけれども、そのあたりが必要なかどうか。どれぐらい徳島に寄ってくれるのか、どれぐらいの経費が掛かるのか、このあたりしっかりと見極めていただいて、効果があるのなら進めていただけたらいいかなと今の話では感じております。

期待ができる事業かなと思いますので、今回の補正予算が通ったら、しっかりと調査、検討していただきたいと思います。よろしく願いをいたします。

あと、これに関連して、鳴門と関空を結ぶ航路の検討もしていたと思うのですが、これも期待していたので、これまでの取組と今後の見通しを聞かせていただきたいと思います。

村上港にぎわい振興室長

ただいま古川委員から、関西と徳島を結ぶ海上交通のこれまでの取組と今後の見通しというところで御質問がございました。

本県におきましては、2025大阪関西万博を見据えまして、国内外から本県への誘客を促進し、交流人口の拡大を図るため、本県と関西を結ぶ新たな交通ネットワークの構築を目指し、単なる交通手段ではなく付加価値を付けた海上交通の導入の実証を行ってまいりました。

まず、令和2年度におきましては、関西国際空港を出発しまして亀浦港を經由し沖洲マリンターミナルに向かうルートにより、第1回目の実証運航を行い、操船や着岸状況など運航オペレーションの確認を行ったところでございます。

参加者からは、船ならではの強みを発揮できるエリアへの寄港を求める声があったということで、これらを踏まえまして、令和3年度には沖洲マリンターミナルを出発し伊島漁港を經由し日和佐港へ向かうルートにより県内の観光の主要ルートということでの第2回の実証運航を行ったところでございます。

この操船状況や着岸状況など運航オペレーションの確認を行うとともに、寄港地観光の可能性についても検証を行いました。

令和4年度につきましては、3回目の実証実験としまして、近畿運輸局、関西観光本部などと連携しまして、関西と徳島を結ぶクルーズルートでの運航を実施しまして、船内での県産食材を使用した食事など、旅行事業者等に参加していただき、楽しんでいただけたところでございます。

今後の取組についてでございますけれども、これまでの実証運航で関西と徳島を結ぶ海上交通ルートにつきましては、新たな観光コンテンツとしての可能性はあるものの、関西方面からの本県への航行には平水区域である大阪湾を出ることから、より条件の厳しい海域である沿岸区域仕様の旅客船が必要となりますが、この旅客船というのは非常に少なく確保が困難な状況でございますことや、採算性の確保、船員の不足、欠航のリスクの対応などいろいろ課題もございます。

こうしたことから、今後の取組としまして、本県と関西を結ぶ新たな海上交通の実現可能性について、民間事業者へのヒアリングを行い、検証を行いたいと思っております。そ

れと併せて民間事業者の参入についても検討をしてみたいと考えております。

古川委員

分かりました。

民間に参入していただくのはそれなりに高いハードルがあるのかなという印象を受けました。

これからヒアリングもするという事なので、まだ諦めずに進めていってほしいなと思うのですが、民間を巻き込んでいく取組は大事だと思うのです。

県だけでやる自転車道なんか、県だけで付けられるのはすぐと言ったらいけませんけど、できるのですけどね。

効果とか持続性とか、なかなか測れないところがあるんですけども、民間を巻き込んでやっていく事業というのは、民間は持続可能でないとなかなか踏み込んできてくれないので、そのあたりを実現していくのが大事だと思っていますので、今回のスーパーヨットの関係もしっかりと見極めて進めてほしいなと思っています。

10チャレンジして一つ、二つ成功したらいいぐらいかなと私は思っています。トライしていくことが大事なのかなと思っていますので、これからもいろいろ民間を巻き込んだ取組をしっかりと進めて、チャレンジしていってほしいと思います。よろしく願いをいたします。

あと、一般質問でいつも温暖化対策、脱炭素の質問をするのですが、温暖化による影響、豪雨災害はじめいろんな影響が出てきています。今年も大変酷い状況が出ていますので、対応策だけでなく、緩和策をしっかりと力入れていかなければいけないと思う。今回も全庁挙げてプラットフォームを立ち上げてしっかりと取り組んでいく。特に今、国を挙げて自治体を巻き込んでやられているのは、公共施設や公共用地でのPPAを利用した太陽光パネルをはじめとする自然エネルギーの導入をしっかりと進めていくということで取り組んでいます。国では高速道路の法面なんかも使えないか検討をしているようでございます。県土整備部も、今持っている公共施設でどこができるかっていうのも出していると思いますけれども、多分そんなにたくさんは出してないだろうなと思います。もう一回危機管理環境部で更に調査を進めてほしいと言っておりますので、県土整備部も洗い直しをしてほしいなと思っています。

例えば、山間部の中の県道をショートカットしたところなんか、市町村にも落とせないような土地が結構残っていますよね。小山が残っていたり、小山は民間で残ってしまうのかもしれないけど。そういうところも南向きで日が当たっているので設置できないかなとか思ったりもします。県土整備部はそれなりに土地もあるのかなという印象も持っていますので、しっかりと検討していただいて、11月の定例会以降にまた聞きたいなと思うのですが、再検討して公共施設、公共用地への太陽光はじめ、自然エネルギーの導入ということで、県土整備部もしっかり取り組んでほしいなと思います。よろしく願いいたします。

何かコメントがあれば聞きたいと思います。

松野県土整備部長

今委員から、お話がございました再生可能エネルギーを使ってカーボンニュートラルを目指すということは政府の方針であり、県の方針であり、必要なことであろうかと思いません。

県土整備部の中ですと、例えば空港関係で土地がございまして、太陽光パネルを誘致しています。空港に行くとも御覧になれると思います。そういったものでかなり前からいろいろな取組をしております。

一方で中山間地域であった場合、例えば太陽光パネルを設置するだけでなく、そこから電線を引いてこなければいけないということなので、想定以上に設置コストが掛かるといのがほかの県での事例でございます。危機管理環境部が全体の取りまとめをやっていきますので、そこは庁内連携してしっかり取り組みたいと思っております。

#### 古川委員

分かりました。

いろいろな状況があります。でも、割と道路沿いで電線が通っているところは結構ありますので、そのあたり先入観を持たずに進めていただけたら。是非、お願いしたいと思いません。よろしくお願いたします。

#### 長池委員

今日ずっと議論を聞いていますと、共通点がある話題がありまして、船の話題が結構出ました。大きいところはクルーズ船から、スーパーヨット、ここのケンチョピア、港湾施設というのですかね。

私自身小松島の生まれ育ちでして、港町小松島という思いでずっときておったので、そういうキーワードが立て続けに並んだので一言思いを言っておかなければいけないなと思いました。

一つ大型クルーズ船とかが来ますよね。スーパーヨットも来ます。そこで係留しているボートもありますけど、これって皆港湾施設を使っている。仮施設になるかな。お金はどこが取っているのか、利用料とかあるのかなと思いました。あと、スーパーヨットの質問をしていただいて、説明に外国の富裕層が来ると言っていて、富裕層が来てお金を落としてくれるっていうのは、私なんかぞわぞわとするのです。お金を落としてくれるが県民は余り関係のない話なんだろうなと。

阿波おどりのときも20万円も30万円もする席があったと聞いて、ぞわぞわとしたのだけど、同じような感覚がありまして、お金を落としてくれるから経済効果があるからという話があって、そりゃお金を落としてくれるなら有り難いなと思うのですよ。基本的には思うのですけども、要はいろんな大きいことから小さいのまで海岸というか、海、水際をいろんな部署が開発していると思うのですが、徳島のそういった港湾施設というのが、もっと大きな意味で日本において、世界において、どういう将来像を描いているのかなというのが気になりました。

あっちこっちでスーパーヨットを呼ぶために電源を引くとか、だったら水道ぐらい引いてあげればと思うのですけども、その全体像が計画の中にあるのかどうかというのが、すごく気になりました。

時代も流れて、物流とか、人の流れというのは変化がありますから、それに対応していかなければいけないのが実情だと思うのですが、港に対する思いがどこまで県土整備委員会にあるのかどうか。今はそういった人が乗る船の話ばかりだったが、貨物もそうですし、もっと言うと漁業を生業にしているような漁協もそうですし、それを整備していくのですけども、全体像というのはどう捉えておるのかというのが聞きたいというのが最終的な質問ですが、まずは、お金ってそもそも入ってくるのですか。

それとも、いわゆる道の駅みたいに車をとめるのはただみたいな感じで、あとはその前で買い物してくださいよというスタイルなのか、泊めるだけでお金を取るのか、具体的なことを教えていただけたらと思います。

村上港にぎわい振興室長

ただいま長池委員から、クルーズ船等の船が港に係留したときの使用料等がどうなっているのかという御質問でございます。

このクルーズ船の誘致につきましては、係留したときに徳島県の港湾施設管理条例に基づきまして、税抜きで1トン当たり3.2円、岸壁の使用料を取っておるところでございます。

例えば、ダイヤモンドプリンセスぐらいの12万トン弱の船になりますと、約37万円の岸壁使用料が入るようになっております。

ただ、本県としてもクルーズ船の誘致に向けまして、かなり積極的にアピールしているというか、誘致したいということでインセンティブも構えておりまして、初寄港のときは減免という措置をとらせていただいております。

ただ、2回目以降、継続で来ていただける船につきましては、トン数に応じて岸壁の使用料を頂いているという状況でございます。

岸壁につきましては、クルーズ船とか大型船につきましては、赤石の岸壁。それから、中型船ぐらいになりますと、金磯の岸壁とか。本港や沖洲の外、いわゆるマリニピア沖洲の岸壁とかは、小型のクルーズ船とかが入るようになります。それぞれ使用料を徴収しているところでございます。

原田運輸政策課長

先ほどクルーズ船の使用料とか、村上室長からお答え差し上げたのですが、例えばケンチョピアは、小型船舶用泊地として指定をさせていただいております、港湾施設の管理条例に基づいて通常岸壁の使用料とは違った形での、例えば1メートル当たり500円とか、1日当たり500円とかいったような使用料を取らせていただいておりますし、クルーズ船以外の例えば内航船でありますとか、様々な船舶がございますので、港によって使用料も変わっているところもございますけれども、1トン当たりとか1日当たりということで使用料は徴収させていただいているところでございます。

もう1点、港湾施設の将来はどう考えているのかといった全般的な御質問も頂いております。

本県の港湾につきましては、重要港湾は2港、徳島小松島港と橘港がございます。

あと地方港湾ということで、亀浦港、折野港、撫養港、様々な港が10港ございます。

重要港湾につきましては、港湾計画の策定が義務付けられております。徳島小松島港も橋港につきましても、港湾計画を作っております、おおむね10年から15年後の将来の港湾をどう整備していくかという計画が策定されております。

その中で、先ほどもお話出てきましたけれども、例えばここにはコンテナ船が来るから岸壁が必要であるとか、オーシャンフェリーであるとか、フェリーの岸壁とか、ここは小型の船だまりがいるとか、浮棧橋がいるとか、そういった計画を立ててございますので、計画的に港湾計画を時代に合わせて見直していつている状況でございます、そういった計画に基づいて整備を進めているという状況でございます。

#### 長池委員

スーパーヨットって、使用料はたくさん取る予定なのですか。富裕層らしいので、たくさん取っていただけたらと思うのですけども。

#### 原田運輸政策課長

ただいま長池委員より、スーパーヨットの岸壁の使用料ということで御質問を頂きました。

現在スーパーヨット対応でどれだけ使用料を頂くかということについては、今後どれだけ需要があるとか、本格的な寄港に向けてルールを考えていかなければいけないと思っておりますけれども、現在の条例で行きますと、通常の船舶と同様に1トン当たり重さで1日当たり幾らということになってございますので、今の条例ではそういった使用料の徴収という形になりますけれども、他県で既にスーパーヨットが寄港している港がたくさんございますので、そういった先進事例も参考にしながら、今後のルールを作ってまいりたいと考えております。

#### 長池委員

スーパーヨットからたくさん取ってくださいと言ったのは撤回します。

逆に徳島でたくさん取るというのは無理ですよ。格好いいところが周りにたくさんあるではないですか。そこと競争しなければいけないわけだから、停泊料ぐらいいは、初寄港のクルーズ船は少し安いとか無料にするとか、そのぐらいいの営業努力はしていいのかなと思います。

ただ、神戸港とか横浜港とかはすごいですよね。私も、少し前に横浜港に行ったのですが、施設も凄いいし、大型だし、船舶もすごいいし、そういうふうに徳島が目指すといってもそうはいきません。

ただ、身の丈という言葉はいけないと本会議で言っていましたので、余り使いたくはないのですが、そういった徳島の地域に合ったような港湾の整備が必要なのだろうというのと、できるだけスーパーヨットイコール富裕層みたいなイメージが余り付かないようにしてほしい。整備するのだったら、防災のときはそこが物流の拠点になりますぐらいい言ってもらったほうが有り難いです。

多分その感覚を持っている市民の方はいらっしゃると思う。

スーパーヨットで富裕層のためにこれだけ使いますと言われたら、こっちが思っていな

くても、金持ちのためかみたいになるのですよ。

建築基準をまた間違えるのかと思われてしまうので、できるだけそのあたりは県民のためになるということも含めて配慮していただけたらなと思いますし、北岸と南岸で同じ金額を取っているのだったら水道は欲しいですね。

（「関連で聞きますから」と言う者あり）

聞くの。

（「はい」と言う者あり）

もういいのでは、お昼御飯だから後で聞いてください。

私は、多分同じような意図があるのだろうなと思います。県民目線ですよ。県民目線。港湾というのは難しいですよ。県民は陸で住んでいますから。港湾施設って海からの視点が非常に重要なので、その海からの視点と、陸でいる県民の視点というのが時としてずれてしまうと、間違った理解というか不満が出ますので、そのあたりをしっかりと海からの視点、陸からの視点、一番重要なのは県民視点というのを配慮して、総合的な計画に基づいてやられておるといので信用しますが、小松島でもたくさん空いているところがありますのでどうなっているのかなって、陸から見たら思うわけです。

そういった陸からの県民の視点もしっかり捉えていただきたいので、よろしく願います。

岡田（晋）委員

今、12万トン級が37万円で、ケンチョピアはメートル500円1日ということを言われましたが、37万円に関して係留するのみの金額ですか、それとも水の補給とか、そういうのも含まれているのですか。

村上港にぎわい振興室長

ただいま岡田委員から、クルーズ船の岸壁の使用料についての御質問がございました。

先ほどの話にございましたダイヤモンドプリンセスが37万円というのは岸壁に係留したときの岸壁使用料のみでございまして、その他水道などの料金はこの中には含まれておりません。水道とかを供給する場合は別途徴収という形になってございます。

重清委員

1点だけ。最初に原委員が言った県道の維持管理で、私もここに来るまで、県道と国道を乗り継いで80数キロメートル来ているのですが、本当に草が生えてきています。

先ほど聞いたら県道は2,200キロメートルあって、要望が来たところだけを刈りますというのでは追い付かない状況になってきているのです。

今の草は1回刈っても1か月もたないですよ。来るまでトンネルが十数箇所あるのですが、トンネル内は生えていません。光が当たりませんので。どうして草が生えているのか。土が側道へたまっているでしょう。それを取らないと、刈ったところで一緒でしょう。道路作業班もどんどん減らしている、定年になったら次は採用しないというので、どうやって安全・安心な維持管理をするのですか。2,200キロメートルのどれだけ刈れるのだと。県道も国道も、何も言わなかったら何年も刈らないようなところはもう草だらけで

す。

何年か前も言いましたけど、通学路は先に刈ってくれませんかと言っているのですが、上だけ刈って1か月たったらまた生えましたと。抜本的な計画ってないのですか。今までどおり言われたところだけを刈っていくという状況でまだやろうとしているのですか。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま重清委員から、道路の除草についての御質問を頂きました。

県では、これまで通学路も重点的にやっておりますが、県下全域の路線について維持管理ということで除草を実施しております。

委員お話しのとおり、異常気象が続いております、刈ってもすぐ生えてくるというような状況が見受けられます。

今までどおりの除草のやり方をするのかというところでございますが、最近特に除草といったところで皆様方からいろんな御意見を頂きますので、特に除草維持に関しては、転換期が来ているのかなと感じております。

国とか、全国の事例なんかをいろいろ参考にさせていただきながら、しっかりとした維持管理ができるように努めてまいりたいと考えてございます。

重清委員

今、町道、市道、県道、国道がありますが、全て一緒です。私ら県議会議員ですから、県道だけでも知恵を出し合っけてきれいにしませんかと。舗装をやり替えたなら土も全部取るので、道路はきれいですよ。広いし、きれいになっていくし、これが道路かと思えますけど、今の状況はちょっと待ってくれと。海岸で、海岸清掃とかするのだったら、道路もそろそろしなければいけないのでは。そういう時期が来ていると思えますけどね。

いろんな自治体と県民とも相談しながら、1回きれいにやりませんか。

でも、土を取らないと、刈るだけだったら一緒ですよ。それを分かっている取らないでしょう。県道の作業員もいなくなって取れないでしょう。

今の作業班で年間どれぐらいの距離を取れますか。そこらは抜本的にどうするのだと。この2,200キロメートルは本当に草だらけではないかと。そこは予算もどうなるか分かりませんが、やり方も考えていかないと。土があれば、土の上へ間違いなく生えますから、それを刈っただけではいけません。

それと、今、側溝も全部土で詰まっています。あれの点検も全然できていない状況になってきていませんか。側溝の中、いっぱい詰まっていますよ。大雨が降ったら全部すぐに浸かるというのが現状です。そこらの点検は今できていますか。

雨の日に立っていたら、何ですかこれはというぐらい浸かってきます。見たら全部側溝が上まで詰まっています。そこらをもう一回点検してどういうやり方があるか、本当に抜本的に検討していただけますか。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま重清委員から、除草に関する御質問でございます。

委員もお話しのとおり、確かに現状非常に道路の除草、それから、側溝の清掃等難しい状態となっております。

繰り返しになりますけれども、国やほかの自治体の先行的な取組等を参考にさせていただきながら、そして、土砂の取りよけもセットで実施するなど効率的、効果的な取組を検討、研究してまいりたい。それから、生えにくい対策として、目地にいろんなシールを貼るとか、そういった工法も最近出てきておりますので、そのあたりを組み合わせながら、しっかりと維持管理していきたいと考えてございます。

#### 榎本県土強靱化統括監兼副部長

重清委員から、根本的な維持管理についてという御質問でございます。

先の経済委員会でも、いろいろ御意見を頂いたこと、私もこの5月までは庁舎にありましたので、除草であるとか、そのあたり重々承知をしております、改めて県民の皆様からの御要望が強いということは十分認識しております。

県土整備部としては重く受け止めさせていただきまして、例えば先ほども委員から御提案があったような、県民も含めたというようなこと、現在も官民協働型維持管理システムという制度がございますけれども、それもできるだけ積極的に活用するであるとか、あと、先ほど担当からもありましたけれども、徳島県だけに限らず、全国的にこのような課題を抱えているかと思っておりますので、各県がどのような対応をしているのか十分研究させていただいて、できるだけ皆様にお答えできるように部としても取り組んでまいりたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

#### 原田運輸政策課長

すみません。

先ほど、長池委員への答えとしまして、ケンチョピアの係船料を1メートルにつき500円と申し上げさせていただきましたが、正確には船舶の長さ1メートルにつき一月当たり500円掛ける消費税ということで550円でございますので、訂正をさせていただきます。

#### 岡田（晋）委員

県独自で考えるのではなくて、国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所が道路スクレーパーという機械を持っています。

トラックの後ろでくるくる回るものです。昔はよく走っていたのですが、県がお持ちでないのだったら、貸していただけたらと思うので、そちらとも相談なさって、そういうので経費の節減も考えながら、県だけでなく、国にも相談してやっていただきたいと思います。要望です。終わります。

#### 山西委員長

ほかに、質疑はございませんか。

（「なし」と言う者あり）

この際、委員各位にお諮りをいたします。

ただいま、坂口議員から発言の申出がありました。この発言を許可いたしたいと思いま

すが、御異議ございませんか。

（「委員長、許可する内容は何ですか」と言う者あり）

私は、承知をしておりません。

（「内容をちゃんと出していただかないと、許可しろといっても委員の判断材料がないのではないですか」と言う者あり）

坂口議員、どのような内容でしょうか。

坂口議員

坂口です。

先ほど、冒頭で原委員、岡田晋委員、あと、重清委員からもお話があった除草関係のところと、あと今回の資料にあります、第2次徳島県自転車活用推進計画について少し御質問させていただきたいと思ったので、本日、出席させていただいております。

山西委員長

ということでございますが、いかがいたしましょうか。

（「異議なし」と言う者あり）

今後は、委員外で発言のある場合は、事前に御配慮いただきますよう求めておきたいと思っております。

それでは、坂口議員の発言を許可いたします。

なお、委員外議員の発言については、議員一人当たり1日につき答弁を含め、おおむね15分とする申合せがなされておりますので、どうぞよろしく願いをいたします。

それでは、質疑をどうぞ。

坂口議員

真政会の坂口でございます。

先ほど申し上げたように、原委員、岡田晋委員、重清委員と重複する部分ではありますが、1年半ぐらいですかね、関西万博、あと大鳴門橋の自転車道の開通というところで、私も原委員と同じ鳴門選出というところで、大きな期待をしております。

その中で、道路整備と除草関係について、多くの要望を頂戴しております。

先ほど、雑草が土に生えている等のお話がありましたが、雑草ではなく、木という感じの背の高さが胸の高さぐらいある木というのも、実際に生えておるのが現状です。

原委員からは予算とかそのあたりの御要望、岡田晋委員からの御要望等があったと思うのですが、率直な質問で、御要望すればかなうものなのでしょうか。

佐古道路整備課強靱化・安全対策担当室長

ただいま坂口議員から、御質問を頂いております除草の件でございます。

先ほども申しましたように路線によりまして、年に1回から2回の除草作業を実施しております。

特に、地域の皆様から通学路でありますとか、歩道に草が生えて、通常のパトロールで状況を確認して、要望にお応えできるか、それから、交通安全上車両の通行に支障になっ

ているとか、現場状況も確認しながら対応を実施しているところでございます。

#### 坂口議員

私も地元であるとか、こちらまで来る間に、すごく気になる場所が多数あります。

除草だけではなく、花壇とかもあると思うのです。

あと、街路樹なんかも根が張りすぎて、背が高くなって電線に干渉している等、いろんな形で市民の方から御要望を頂戴することもあります。

中でも、花壇や街路樹関係で、草がぼうぼうで、中には気が付いた地域のボランティアの方々が、実際実費で花の種を買ってやっているというのも頂戴しております。

舗装関係についても、先ほど重清委員からもお話もありましたが、点検される方が少ないというところで、警察の方にも聞いたのですが、パトロールのときに道路のわだちであるとか、穴が空いているとか、そのあたりは気にされていますか、そのあたりを県土整備部に報告されていますかと言ったら、気付けばみたいな感じで。そのあたりで知事も言われている横串を刺して情報の連携なんかもお願いできればなと思っております。

次に、第2次徳島県自転車活用推進計画の47ページに鳴門スカイラインの周遊コースってというのがございます。

私も皆さんと同じように車も乗ります。バイクも乗ります。ロードバイクも乗りますというところで、あらゆるモビリティを使って今いろんなことをやっているわけなのですが、スクノ海のあたり、ウチノ海の東側ははっきり言って自転車で走れるような舗装ではないのです。

パッチワークのような形で穴が空いている状況で、こういった周遊コースという形で、県外からいらっしゃるお客様、あとインバウンド等に御案内しても、正直言ってお恥ずかしい限りのものを提供する形になってしまうのかなと感じております。

この推進計画というのが今、案ということで、具体的に進んでいくのかもしれないのですけれども、悪く言うと絵に描いた餅になってしまうのかなと懸念しております。

実際にこの計画を立てられた方々というのも本当に現地を見てこういう計画を立てられているのかなと思っています。

現在知事は、地方創生戦国時代ですか、トップセールスということで、海外あとは徳島県外、いろんな形でセールスをしていただいております。

早くいろんな観光客の方に来ていただきたいというのは分かるのですが、正直受入体制が整ってないように思います。

そのあたりについて所見をお聞かせいただければと思います。

#### 山本高規格道路課長

ただいま坂口議員から、大鳴門橋自転車道整備に向けて受入体制をどうしていくのかということで御質問を頂いております。

大鳴門橋自転車道につきましては、交流人口の拡大や、県外からの観光誘客等を目指しまして、兵庫県や本四高速道路とともに、令和9年度完成を目指して整備推進をしているところでございます。

受入環境の充実は、正に議員お話しのとおり、我々も非常に重要な視点と考えておりま

して、この度第2次徳島県自転車活用推進計画の案も御提案させていただいておりますけど、こちらは大鳴門橋という一つの大きなメルクマール、目標があるということで、それに向けていろんな施策を、計画の中にこの度追加拡充させていただいているところでございます。

具体的には、鳴門から県内の誘客ということで、サイクルルートの設定などを検討するため、学識経験者のみならずサイクリングの専門家の方、プロのサイクリストでありますとか、自転車の関係の団体の方、また、当然受入環境ということになりますと、地元の方、観光団体と商工団体の方にもいろいろな御協力をやっていただく必要があると、なかなか県だけで受入環境を行うというのではなくて、民間の力も必要になってきますので、そういった方々で構成する部会を設置させていただいております。今、正しく受入環境に向けて様々な検討を進めているところでございます。

この中で、サイクルルートの設定の検討をやっていらっしゃるところでございまして、まず、机上である程度設定したら、また、その設定したルートに対して案内標示をどうするかとか、舗装の問題とか、いろいろあるかと思っておりますので、部会等を通じて現地も確認しながら、しっかりと受入環境を整えられるように頑張りたいと思っています。どうぞよろしくお願いいたします。

#### 坂口議員

私どもも積極的に関わって行って、県民の方、また、県外からいらっしゃる方々をおもてなしできればなと思っています。

さっきの除草関係ですけども、なかなか予算の中でやっていくというのは正直難しい部分があるかと思っております。

これから人口減少、高齢化で、実際に人も少なくなってくるというところで、県の予算の中だけでやるのではなくて、私たち議員、あとは行政の職員の方々が率先して、ボランティアではないですけど、例えば年に1回若しくは2回そんな感じで1時間でも2時間でも、公務員と呼ばれる立場の人間がまず、率先して、実際やられている方がたくさんいらっしゃるかと思っております。自治会であるとか、町内会、そんなふうに行われていると思うんですけども、そういった方々が自ら行うことによって少しずつ民間の方々、自治会、町内会の方々にも参加してもらって、そういう10年、20年かけた施策等が必要であると私は考えておりますので、そのあたりも御検討いただければと思います。

#### 山西委員長

ほかに質疑はありませんか。

それでは、これをもって質疑を終わります。

これより採決に入ります。

お諮りいたします。

県土整備部関係の付託議案は、これを原案のとおり可決すべきものと決定することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と言う者あり）

御異議なしと認めます。

よって、県土整備部関係の付託議案は原案のとおり可決すべきものと決定いたしました。

**【議案の審査結果】**

原案のとおり可決すべきもの（簡易採決）

議案第2号、議案第12号、議案第17号、議案第18号、議案第19号、議案第20号、  
議案第21号、議案第22号、議案第23号

以上で県土整備部関係の審査を終わります。

次に、お諮りいたします。

委員長報告の文案は、いかがいたしましょうか。

（「正副委員長一任」と言う者あり）

それでは、そのようにいたします。

次に、当委員会の閉会中継続調査事件について、お諮りいたします。

お手元の議事次第に記載の事件については、閉会中に調査することとし、その旨、議長に申し出たいと思いますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と言う者あり）

御異議なしと認めます。

よってさよう決定いたしました。

これをもって、県土整備委員会を閉会いたします。（12時10分）